TYGODNIK AUTOLOT MOBILISTYKI 30 GR.

NUMER ZAWIERA: „Zagadnienia polityki celnej“, „Przemysł amerykański“, „Samochód czy kolej“, Kłopoty przemysłu niemieckiego“, „Kto kieruje przemysłem samochodowem St. Zjednoczonych“. „Siedem miljonów“, „Rekordy lotnicze za 1928 r.“, „Na III-ci konkurs awionetek“, „Francja kupuje Fokkery“ i t. d.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 26 luty 1929 r. Nr. 9(37).

Zagadnienia polityki celnej.

Zalew rynku polskiego obcemi maszynami, może w zarodku zahamować rozwój krajowej wytwórczości.

Cło i podatek samochodowy, oto dwa palące zagadnienia trawiące przemysłowców, kupców samochodowych oraz ogół automobilistów. Na łamach naszego pisma w ostatnich n-rach podaliśmy szereg artykułów omawiających obszernie te dwa tematy. Dziś sprawy te są rownież dyskutowane i opracowywane przez najwyższe czynniki rządowe—wyniki i uchwały wiadome będą w najbliższych tygodniach. Zadaniem red. naszej trzymanie ręki na tętnie przebiegu tych wszystkich uchwał i decyzji oraz skrystalizowane informowanie zainteresowanych. Ostatnio omówiliśmy nieprzedyspułowany jeszcze przez Sejm:—Podatek samochodowy; w numerze niniejszym zaś korzystając z współpracy wybitnego znawcy spraw celnych p. L.de V-t'a, podajemy pierwszy jego artykuł p. t. „Zagadnienie polityki celnej“.

REDAKCJA.

Dotychczasowy stan w dziedzinie polskiej taryfy celnej, śmiało można nazwać prowizorycznym. Zarówno pierwsza taryfa celna z 1919 r. jak i jej uzupełnienia z 1924 i 1925 r. nosiły na sobie piętno tymczasowości, przyspieszonej pracy, a dokonywane były wśród warunków gospodarczych dalekich od stabilizacji. Obecne prace nad opracowaniem nowej taryfy celnej prowadzone są przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu i Rolnictwa na podstawie zdobytego w ciągu dziesięcioletniego istnienia państwa doświadczenia, przyczem uwzględniane są metody stosowane przy tego rodzaju pracach zagranicą z uwzględnieniem naszych warunków i możliwości.

Do udziału w tej olbrzymiej i niesłychanie ważnej pracy, powołano szerokie koła przedstawicieli organizacji naukowych, jak również sfer gospodarczych, rolniczych, przemysłowych i handlowych.

Prace są w pełnym toku i dlatego uważam za wskazane poruszyć niektóre palące zagadnienia, dotyczące dotychczasowej polityki celnej, odnośnie pojazdów mechanicznych ściśle samochodów.

Naogół rozróżniamy trzy rodzaje polityki celnej w tej dziedzinie:

1) *polityka państw o wielkim przemyśle samochodowym,*

2) *polityka państw o średnim i małym przemyśle samochodowym i*

3) *polityka państw nieposiadających własnego przemysłu samochodowego.*

Państwa pierwszej grupy naogół nie potrzebują stosować ochrony własnego przemysłu, dlatego też stawki celne tych państw mogą być niskie. Państwa grupy drugiej, a więc o średnim i małym przemyśle samochodowym, lub te których przemysł pracuje w ciężkich warunkach, muszą stosować ochronę produkcji własnej przez wyższe stawki celne.

Państwa grupy ostatniej nie posiadając własnego przemysłu stosują naogół cła niskie.

Rzecz oczywista, że wahania w tych grupach są dość duże w zależności od wielu innych ważnych czynników ekonomicznych i politycznych.

Polska stwarzająca dopiero z trudem swój młody przemysł samochodowy, zaliczona być może do grupy drugiej, wymagającej silnej ochrony celnej.

Jednakże dotychczasowa polityka celna idzie wbrew interesowi rozwoju przemysłu krajowego na tem polu. Najlepiej zilustruje wysokość stawek celnych stosowanych w taryfach przez państwa zagraniczne i Polskę ciekawe zestawienie podane w *„Zollhöhe und Warenwerte* wydawnictwie oficjalnem *„Austrjackiego Narodowego Komitetu Międzynarodowej Izby Handlowej“* w Wiedniu.

Wysokość cła ad valorem w % % obliczona średnio dla działu pojazdów mechanicznych												
Polska	Niemcy	Francja	Włochy	Austrja	Czechosłowacja	Węgry	Szwajc.	Szwecja	Jugosl.	Belgja	Danja	Rumunj.
10,6	43,5	42,8	43,0	43,9	50,6	18,3	26,5	18,9	23.6	12,2	12,8	6,3

Widzimy że Polska ma stawki celne niepomiernie niskie, jedna Rumunja nieposiadająca zresztą przemysłu samochodowego stoi pod tym względem gorzej. Niemcy, Francja, Włochy, Austrja, Czechosłowacja ze swem stawkami wynoszącemi ponad 40% ad valorem stanowią czwartą grupę państw, które prowadzą celową politykę celną w obronie swej wytwórczości.

Jak wobec wymowy powyższych objektywnych danych wyglądają twierdzenia o rzekomo zbyt wygórowanej wysokości stawek celnych na samochody w naszej dotychczasowej taryfie celnej i konieczności obniżenia jeszcze tych minimalnych stawek?

Rozpatrzmy teraz stawki stosowane zagranicą do importowanych tam samochodów w porównaniu ze stawkami stosowanemi u nas, a przekonamy się, jak silnie państwa obce posiadające przemysł samochodowy, bronią go przy pomocy odpowiednio skonstruowanej taryfy przed konwencją obcą.

Jako przykład niech posłuży poniższe zestawienie dotyczące samochodów półciężarowych.

Przy sporządzaniu powyższej tabeli kierowałem się względami, iż produkcja samochodów w Polsce ogranicza się dotychczas głównie do samochodów ciężarowych.

Obliczenie cła od podwozia o wadze 1500 kg. (półciężarowego) o cenie 1600 dol. loco fabryka—zagranicą:

KRAJ	Wysokość stawki celnej	Wysokość cła w złocie	UWAGI
Anglja	33⅓% ad valorem	4.797.—	Państwa posiadające przemysł samochodowy
Francja	180% ad valorem w/g taryfy autonomicznej.	25.920.—	
	45% ad valorem w/g taryfy minimalnej konwencyjnej.	6.480.—	
Czechosłowacja	65% ad valorem.	8.775.—	
Austrja	47% ad valorem.	6.693.—	
Włochy	65 L. złotem za 100 kg. + 35% ad valorem.	6.402.—	
Polska	Konwenc. zł. 174,58 za 100 kg.	2.628.70	Państwa nie posiadające przemysłu samochodowego.
	autonom. zł. 249,40 za 100 kg.	3.741.—	
Jugosławja	20% ad valorem.	3.420.—	
Szwecja	15% ad valorem.	2.160.—	
Rumunja	Taryfa generalna 18,75 lei zł. za 100 kg. brutto.	483.75	

Dla opanowania rynku polskiego stosowane są przez państwa eksportujące do Polski specjalne premje, obniżane są ceny i wogóle prowadzona jest bezwzględna polityka dumpingowa.

Takie potęgi w przemyśle samochodowym jak *St. Zjednoczone, Niemcy, Francja, Włochy* nie wyłączając *Czechosłowacji, Austrji, a nawet Anglja*, która przecież dla swej wytwórczości ma kolosalne rynki zbytu w kolonjach brytyjskich, *dążą wszelkiemi sposobami do zawojowania naszego rynku.*

Wobec tak licznych i silnych konkurentów, przemysł polski organizujący się dopiero, nie rozporządzą dostatecznemi środkami do walki i rynek nasz przy obecnym stanie rzeczy, może być całkowicie zalany przez produkcję zagraniczną, a to nie wpłynie przecież dodatnio na polski przemysł samochodowy i może całkowicie w zarodku zahamować rozwój krajowej wytwórczości. *L. de V-t.*

Wystawa samochodowa w Wiedniu.

W ramach Międzynarodowych Targów Wiosennych w Wiedniu odbędzie się również międzynarodowa wystawa automobilowa. Spodziewają się, że na wystawie tej szczególnie bogaty będzie dział samochodów ciężarowych i przemysłu autobusowego. Z wystawą tą połączona będzie również międzynarodowa wystawa motocykli.

Samochód czy kolej żelazna.

Wady i zalety podróży autem i koleją.

Niezbyt dawno, bo kilka lat temu, gdy coraz bardziej poczęło rozpowszechniać się radjo, wróżono zupełną zagładę gramofonom. Rzeczywistość zaprzeczyła tym przewidywaniom w zupełności, ponieważ wzrost pokupu na płyty gramofonowe i gramofony jest od kilku właśnie lat coraz to większy.

Wydaje się, że podobnie będzie z samochodem i koleją żelazną. W tej chwili wróży się przy stolikach kawiarnianych zupełną zagładę kolei, gdy tymczasem znowuż zaprzeczy tym wszystkim horoskopom rzeczywistość i kolej zostanie koleją, trochę się zmodyfikuje, bardziej będzie dbała o wygodę podróżnych i pogodzi się zapewne ze swem uzupełnieniem: samochodem.

Zalety podróży samochodem są bowiem bardzo wielkie, jednakowoż ma ona i swoje wady, nawet bardzo duże. Podstawową zaletą samochodu jest ogromna swoboda. Jadąc nim nie jesteśmy skrępowani ani rozkładem jazdy, ani czasem, ani miejscem zatrzymania się, możemy dojechać wszędzie, zatrzymać się tam, gdzie się nam najbardziej podoba.

Mówiąc o zaletach nie należy zapominać o wadach podróży samochodem. Jeśli wchodzą w grę większe odległości, to kolej bezwarunkowo przeważa nad samochodem. Przedewszystkiem podróż koleją jest wtedy tańsza. Jadąc autem trzeba przy dłuższych dystansach nocować, co pociąga za sobą poważniejszy wydatek. Oczywiście koszt podróży zwiększa jeszcze wydatek na szofera, o ile nie prowadzi się auta własnoręcznie. Pozatem na dłuższych dystansach kolej jest szybsza od samochodu i zresztą podróż samochodem na dłuższej przestrzeni nie zawsze jest szczególnie przyjemna.

A zatem wydawałoby się, że kolej ma bardzo łatwe zadanie konkurując z ruchem samochodowym. Możnaby sprowadzić je do trzech podstawowych dyrektyw: potanienie podróży, zwiększenie szybkości, wreszcie zwiększenie wygody podróżnych. Co do pierwszego punktu, to kolej cofa się wstecz, zamiast iść naprzód. Ceny biletów kolejowych stale wzrastają, zamiast maleć stopniowo. Nie wchodzimy oczywiście w to, czy tego rodzaju taktyka jest czemś dowolnem, czy nieodpartą koniecznością.

Co do szybkości, to wiemy dobrze że jest ona bardzo niewystarczająca. (Pociągi osobowe w Anglji chodzą z szybkością naszych pośpiesznych). Wiemy również że Ministerstwo Komunikacji i Dyrekcje kolejowe robią co mogą, by sytuację polepszyć. Wartoby jednak było rezultaty tych wysiłków nieco przyśpieszyć.

Co do wygody podróżnych, to możnaby na ten temat spisać całe tomy. Jednakowoż biorąc pod uwagę stan naszych kolei z przed lat dziesięciu trzeba przyznać niesłychany postęp i wyrazić przekonanie, że dalsze ulepszenia pójdą naprzód w tem samem tempie.

Nie zdaje się więc nam, żа między koleją żelazną a samochodem musi trwać walka na śmierć i życie. Wprost przeciwnie, obie te gałęzie lokomocji potrafią w przyszłości doskonale się uzupełnić i współżyć w zgodnej harmonji. *O, M.*

Targa Florio.

Poraz dwudziesty z rzędu odbędzie się w tym roku, 5-go maja, wyścig Targa Florio. Termin zgłoszeń upływa z dniem 27 kwietnia b. r. Zależnie od kategorji wozu istnieją dwa dystanse do przebycia. A mianowicie wozy o litrażu do 1,100 cm. sześć. mają dystans 324 klm., wozy ponad 1.000 cm. sześć. 540 klm. Pierwsza nagroda wynosi 100.000 lirów, druga 40.000 lirów, trzecia 30.000 lirów, czwarta 20.000 lirów, i tak stopniowo aż do nagrody dziesiątej, która ma wynosić 7.000 lirów

Z kłopotów przemysłu niemieckiego.

Niemieckie zakłady Mannesmann-Mulag w Akwizgranie, produkujące motory i samochody ciężarowe zapowiedziały obniżenie kapitału akcyjnego z $3^1/_2$ miljona marek na 50 tys. marek t. j. w stosunku 70:1. Następnie kapitał akcyjny spółki ma być podwyższony znowu do 3 milj. marek. Jest to już drugie obniżenie kapitału zakładowego przez tą spółkę w ciągu trzech lat. W roku 1926 bowiem przeprowadzono pierwszą sanację przedsiębiostwa, zmniejszając kapitał w stosunku 20:1, jednakowóż w dalszych latach nie udało się poprowadzić przedsiębiorstwa w ten sposób, by conajmniej nie pracowało ono z deficytem. Następstwem tego jest nowe zmniejszenie kapitału zakładowego.

W obronie asfaltu.

W dyskusji, jaka toczy się na temat jednego z podstawowych zagadnień automobilizmu „Beton czy Asfalt" równolegle z dyskusją nad innem równie ważnym problemem „Benzyna czy Benzol", zabrał znów ostatnio głos wielki dziennik czeski „Prager Presse", umieszczając nadesłany artykuł w obronie asfaltu.

Autor tego artykułu, polemizując z całą krytyką asfaltu, uważa iż polega ona na błędnej ocenie faktów i stwierdza z naciskiem, że dla silnego ruchu ulicznego jezdnia asfaltowa szczególnie się nadaje. Pogląd ten autor popiera powołaniem się na doświadczenie, jakie osiągnęło w tym kierunku miasto Berlin.

Jedynie asfalt ubijany tworzy śliskie i niebezpieczne przez to jezdnie i to tylko wtedy, gdy nie czyści się ich systematycznie i nie posypuje stale piaskiem, no i oczywiście gdy kierowcy jadą zbyt szybko. W przeciwieństwie do ulic z asfaltu tłoczonego, jezdnie wylewane asfaltem walcowym, względnie traktowane innemi metodami asfaltowania, zarówno na początku, jak i nadal zachowują trwałą szorstkość nawet przy dżdżystej pogodzie. A zatem ruch kołowy, a automobilowy w szczególności po takiej jeździe nie przedstawia żadnego niebezpieczeństwa.

Zarzut, że jezdnia asfaltowa mięknie przy cieple słonecznem, jest słuszny, jednakowoż zmięknienie to jest tak minimalne, że nie może przedstawiać najmniejszego choćby niebezpieczeństwa dla ruchu ulicznego. Również nie wpływa ono wcale na jakiekolwiek uszkodzenie jezdni, tembardziej, że obecna chemja techniczna produkuje takie gatunki asfaltu, których twardość nie zmienia się przy zmianie temperatury.

Twierdzenie, że za stosowanie betonu przemawiają względy ekonomiczne, nie da się utrzymać, ponieważ beton w dobrym gatunku jest w tej chwili lepszy od asfaltu, jak również większe są koszty betonowania ulic, od kosztów asfaltowania. Również naprawa zniszczonych części jezdni jest trudniejsza i cięższa przy jezdni betonowej, niż przy asfaltowej, tak że — zdaniem autora artykułu — grozić ma betonowi zupełna eliminacja z jezdni obciążonych większym ruchem.

Jednakowoż autor omawianego przez nas artykułu zastrzega się poważnie przeciwko wygrywaniu asfaltu przeciwko betonowi i naodwrót. Obie metody budowania jezdni mają swoje uzasadnienie i mogą znaleźć zastosowanie konkurując wzajemnie. Dlatego też — zdaniem autora — należy wysunąć hasło współpracy betonu z asfaltem w miejsce wzajemnej walki obu metod.

Konstantynopol centrum fabrykacji samochodów.

Dnia 11-go lutego podpisano między Fordem z jednej, a tureckiem towarzystwem okrętowem Seir-Sefain w sprawie oddania Fordowi przez wspomniane towarzystwo strefy wybrzeża w Tophane, gdzie zgodnie z układem Ford ma wybudować fabrykę montażową. Czynsz roczny płacony przez Forda wynosi 30.000 funtów tureckich. Fabryka montażowa rozpocznie swą działalność w ciągu 6 miesięcy. Przypuszczają w Konstantynopolu, że inne wielkie koncerny amerykańskie konkurujące z Fordem nabędą podobną strefę w Konstantynopolu zakładając tam również fabrykę montażową, celem stworzenia przeciwwagi dla akcji Forda.

Hudson Motors osiągnęło za 1928 rok 13.457.363 dolarów zysku, wypłacając dewidendę w wysokości 8,43 dol. od akcji. W stosunku do roku 1927 zyski koncernu uległy zmniejszeniu wtedy bowiem wynosiły one 14.431.256 dol. wypłacono zaś dewidendę 9.04 dol. od akcji.

O trzydzieści dolarów podwyższył ostatnio Ford cenę swych modeli.

Kto kieruje przemysłem samochodowym St. Zjednoczonych.

Z wyjątkiem koncernów General Motors i Essex'a wszystkie inne koncerny istniejące w amerykańskim przemyśle samochodowym znajdują się pod osobistem kierownictwem swych założycieli. Dlatego też walka konkurencyjna między poszczególnymi koncernami odznacza się niezwykle barwnym kolorytem, nadając wszystkim posunięciom konkurencyjnym bardzo wiele cech indywidualnych, związanych z kierownikami osobistościami w przemyśle samochodowym. Ten indywidualizm i ten koloryt są zresztą oddawna bardzo ważnym rekwizytem w inscenizowaniu kampanji konkurencyjnych.

O Fordzie mówiono już wiele i tak wiele, że szkoda już powtarzać rzeczy dobrze znane i powtarzane setki o ile nie tysiące razy. Drugą wybitną indywidualnością jest Chrysler, który już w latach poprzednich był sławą przemysłową, teraz zaś po przejęciu zakładów Dodge'a stał się punktem centralnym wszystkich spekulacji automobilowych. Willys zdobył dla swego małego Whippet'a, łącznie z drugim modelem Willys-Knight, niespodziewane rezultaty.

Niezwykle interesującą osobistością jest Durant, twórca General Motors. Gdy po szeregu zmiennych i sensacyjnych walk o kontrolę nad stworzonym przez siebie koncernem spotkała go zdecydowana klęska, zasłynął on ponownie jako niezwykły genjusz giełdowy i znowuż teraz snuje on daleko idące plany opanowania przemysłu samochodowego przez nowy koncern. Liczą się z nim i z jego planami bardzo poważnie.

Jednym z niewielu niezależnych przemysłowców jest Nash. Trzej bracia Graham dorobili się najpierw na produkcji wozów ciężarowych, poczem sprzedali swe przedsiębiorstwo zakładom Dodge'a. Przed półtora rokiem objęli oni Paige'a i już teraz dostali się na 13 miejsce w produkcji amerykańskiej, zajmując przedtem t. j. osiemnaście miesięcy wstecz miejsce 20.

Ciekawe jest, że mimo niesłychanie ostrej walki konkurencyjnej, mimo daleko idącej ekspansji wymagającej poważnych wkładów, większość przedsiębiorstw samochodowych przynosi ogromne zyski i kurs ich akcji rośnie z roku na rok w niezwykłem tempie. I tak w ciągu roku 1928 akcje General Motors zyskały „tylko" 50 proc. na kursie, Podczas gdy Packard, Graham, Paige, Hupp i Chrysler podskoczyły prawie o 200 proc., zwyżka innych akcji jest też bardzo poważna, wahając się między 50 proc. a 150 proc.

Struktura przemysłu samochodowego w St. Zjednoczonych jest jeszcze w stanie niezwykle płynnym. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że już czas najbliższy przyniesie nam szereg fuzji przemysłowych w wielkim stylu. Powstaną nowe koncerny, rozpocznie się jeszcze ostrzejsza walka, i wiele jeszcze wody upłynie, zanim między poszczególnemi fabrykami i koncernami zapanuje jaka taka równowaga.

Samochód i motocykl znajdują się w różnych państwach w różnym stosunku wzajemnym co do ilości. Przeważnie porównanie wypada na korzyść samochodu, jedvnie w Holandji stosunek ten jest równy, w Niemczech zaś i w Austrji jest więcej motocykli. Według ostatniej statystyki na każde 1000 samochodów wypada motocykli: w St. Zj. A. P. — 7, w Kanadzie 11, w Hiszpanji 72, Turcji 101, w Chinach 110. w Portugalji 121, w Australji 219, w Polsce 227, we Francji 271. w Danji 299, w Szwecji 358, w Norwergji 370, w Jugosławji 438, na Węgrzech 478, na Litwie 490, w Japonji 549, w Belgji 561, we Włoszech 578, w Rosji 698, w Anglji 802, w Czechosłowacji 907, w Holandji 1000, w Niemczech 1300, w Austrji 2000.

Nowy model Delahaye'e ukazał się na rynku. Jest to 10-cio konny wóz z karoserją Manessius'a. Cena wozu 35.750 franków.

Zapisujcie się do P. Z. M.

Automobil na Bałkanach zdobywa sobie coraz bardziej prawo obywatelstwa. Statystyka per 1 stycznia 1929 r. oddaje pierwsze miejsce Rumunji, posiadającej 18.777 wozów, po niej następuje Grecja z 16.212 wozów, na trzeciem miejscu jest Jugosławja, mająca 10,840, w końcu Bułgarja posiadająca tylko 2265 samochodów. W ten sposób wypada w Rumunji jeden samochód na 852 mieszkańców. w Grecji 377, w Jugosławji 1150 i w Bułgarji 2210. W stosunku do roku 1927 liczba samochodów wzrosła we wszystkich państwach bałkańskich mniej więcej o 25%.

Siedem miljonów samochodów projektują wyprodukować w r. b. amerykanie.

Weszło już w zwyczaj, że z początkiem każdego roku zabierają głos naczelne osobistości przemysłu samochodowego w Stanach Zjednoczonych, kreśląc ogólny program swych zakładów i dzieląc się z szerokiemi kołami publiczności swemi przewidywaniami w związku z nadchodzącą całoroczną kompanją. Ze zrozumiałych względów oświadczenia te przepojone są daleko idącym optymizmem tworząc podstawę i punkt wyjścia dalszej propagandy handlowej.

W ciągu ostatnich dwóch lat optymizm ten nie znalazł całkowitej realizacji. W roku 1927 bowiem produkcję samochodową amerykańską spotkał nieoczekiwany kryzys, wpływający bardzo silnie na jej zmniejszenie, nie brak różnych wyjaśnień, — dlaczego tak się stało. Kunjunktura ogólna, nasycenia rynku, przerost obrotu handlowego, wreszcie wstrzymanie produkcji Forda, miały między innemi przyczynić się do chwilowego niepowodzenia. Rok 1928 zato miał — zdaniem przemysłowców amerykańskich powetować wszystkie poprzednie straty. — Przewidywano i oświadczono publicznie, że produkcja samochodów amerykańskich osiągnie w roku zeszłym 5.000.000 samochodów jednakowoż przewidywania te nie całkiem się sprawdziły.

Nie przeszkadza to, że na rok bieżący zapowiada się dalsze zwiększenie produkcji, która ma dojść do

siedmiu miljonów wozów.

Można więc być całkiem pewnym, że samochodów na rynku nie zabraknie.

Pod znakiem zapytania stoi zato odwrotna strona medalu to jest możność sprzedaży wyprodukowanych wozów.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że właśnie w kierunku sprzedaży, w szczególności eksportu wozów do krajów zamorskich, pójdzie ogromny wysiłek fabryk amerykańskich. Jak przedstawiają się perspektywy tutaj, trudno określić. Czy pojemność rynku amerykańskiego wzrośnie tak, by pochłonąć cztery miljony wozów, — czy też eksport przedstawia tak korzystną konjunkturę, że pierwszy raz w historji przemysłu amerykańskiego osiągnie on, lub też przekroczy miljon samochodów, — trudno przewidzieć.

W każdym razie doświadczenie roku ub. pozwala przypuszczać, że cyfra 7 miljonów jest nieco przesadzona, i spodziewać się należy, że całość produkcji amerykańskiej wahać się będzie w ramach cyfr z roku zeszłego t, j. około 4.600.000 wozów.

W roku 1929 amerykański przemysł samochodowy, stanowiący jedną z najpoważniejszych gałęzi przemysłu amerykańskiego, rozpoczyna rok pod wyjątkowo szczęśliwemi auspicjami. Wszyscy fabrykanci samochodów spodziewają się, że rezultaty, osiągnięte w tym roku, przewyższą znacznie wyniki lat poprzednich.

Niedawno podaliśmy na tem miejscu przewidywania amerykanina p. Alfreda P. Sloan'a. Dziś oddajemy głos p. W. S. Knudsen'owi:

„Na podstawie dotychczasowych obserwacji spodziewać się należy, że ogólny dobrobyt materjalny dojdzie w roku bieżącym do niebywałego rozkwitu, — mówi p. W. S. Knudsen.

Ogólny pomyślny stan życia gospodarczego musi odbić się korzystnie na jego poszczególnych dziedzinach. Dlatego też, o ile nie zajdą jakieś niespodziewane przeszkody, możemy przypuszczać, że *produkcja przemysłu samochodowego w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej przekroczy w roku 1929 cyfrę 5.250.000 wozów* z czego około 4.000.000 trzeba będzie przeznaczyć na pokrycie zapotrzebowania, wywołanego zużyciem wozów, których wiek przeciętny możemy przyjąć na lat 6, 7.

Mógłby kto zapytać, na jakich przesłankach opieramy tak śmiałe przewidywania?

Przedewszystkiem na tem, że wszystkie zakłady przemysłowe w całych Stanach Zjednoczonych pracują z niebywałem natężeniem, przekraczając 84 proc. swej przeciętnej zdolności produkcyjnej.

Wreszcie na tem. że dolar Stanów Zjednoczonych osiągnął w roku 1929 swą rekordową wartość.

Nie bez znaczenia, i to wielkiego, jest bilans prac za rok 1928. którego poszczególne pozycje jak: nienotowane dotychczas zwiększenie produkcji masowej, znaczne usprawnienie administracji oraz wzmożenie sprzedaży i obsługi, przyczyniły się w znacznym stopniu do przygotowania odpowiedniego gruntu, co pozwoli osiągnąć nam duże powodzenie w roku bieżącym.

Samoloty na raty sprzedawać będzie założone świeżo w Nowym Jorku specjalne towarzystwo pod firmą „The Aviation Credit Corporation".

Rekordy lotnicze za 1928 rok.

Lotnictwo posiada bodaj największą rozpiętość w klasyfikacji swych rekordów, bowiem w chwili obecnej obowiązuje ich 107. Wielorakość tych rekordów opiera się na ich klasyfikacji, ujętej regulaminem sportowym F. A. I. (Federation Aeronautique Internationale), który dzieli statki powietrzne na następujące klasy:

Klasa A (Balony), która z kolei dzieli się na 8 kategorji, zależnie od pojemności balonu i dla każdej kategorji określa się 3 rodzaje rekordów: odległość, czas i wysokość.

Klasa B (Sterowce) przewiduje 4 rekordy: odległość, czas, wysokość i szybkość, przyczem szybkość rozróżnia się na przestrzeni 100, 500, 1000, 2000 i 5000 klm.

Klasa C (Samoloty silnikowe i samoloty lekkie).

Klasa C-bis (Samoloty wodne—hydroplany).

Klasa G (Helikoptery).

Przy samolotach silnikowych (klasa C) i hydroplanach (klasa C-bis) oprócz zasadniczych rekordów na odległość (w obwodzie zamkniętym i linji prostej) czas wysokość i szybkość (100, 500, 1000, 2000 i 5000 klm) odróżnia się jeszcze rekordy z obciążeniem użytecznem: 500, 1000, 2000 i 5000 kg., przyczem dla każdego rodzaju obiążenia określa się rekordy zasadnicze. Tak ujęta klasyfikacja pozwala na zdobycie jednym wyczynem kilku rekordów, np. jeżeli zawodnik zdobywa rekord szybkości na przestrzeni 1000 klm. z obciążeniem 5000 kg., to tem samem zdobywa tego samego rodzaju rekord w kategorjach z obciążenien niższem (2000, 1000 i 500 kg.), o ile oczywiście w tych kategorjach dotychczasowy rekord wyraża się w liczbie niższej.

Porównywując stan rekordów z ostatnich 2 lat, stwierdzamy, iż do obowiązujących w 1927 r. 98 różnych rekordów lotniczych, rok 1928 wprowadził 9 nowych rekordów, dotychczas nie notowanych, z czego 7 tyczy się hydroplanów (5 rek. z obciążeniem 4000 kg. wyszczególnionych niżej i 2 rek. na szybkość na przestrzeni 2000 klm., z obc. 500 i 1000 kg.) i do samolotów silnikowych (na szybkość na przestrzeni 5000 klm.) i 1 do samolotów lekkich (2 kateg. rek. na odległość w linji prostej).

Ponadto w r. 1928 poprawiono rekordy z 1927 r. w 33 wypadkach. Ogólna więc suma rekordów lotniczych zdobytych w 1928 r. wynosi 42.

Poniże podajemy niektóre z ważniejszych rekordów:

Klasa B (Sterowiec). Rekord odległości i długości lotu (Niemcy): dr. Eckener na ster. L. Z. 1927. „Graf Zeppelin". 5 siln. Maybach 450, 550 KM z Lackehurst (St. Zjedn. Am. Półn.) do Friedrichshafen (Niemcy) d. 29—30 paźdź. i 1 listopada — 6,384 klm. 500 m.): 71 godz. 7 m.

Klasa C (Samoloty silnikowe). Rekord w odległości w linji prostej (Włochy): A. Ferrain i Ch. del Prete na płatowcu opisanym powyżej na dystansie Montecelio (Rzym)—Touros (Rio Grande del Nord) d. 3, 4 i 5 lipca—7. 188 klm. 260 m.

Rekord długości lotu bez lądowania (Niemcy): J. Risztic i W. Zimmermann na płat. Junkers W. 33. siln. Junkers L. V. 280 KM dn. 5, 6 i 7 lipca — 65 godz. 25 min.

Rekord ten ustanowiony był w 1927 r. 3 razy: 1) Stany Zjedn. Am. Półn. 53 g. 36 m., 2) Włochy 58 g. 34 m. i 3) Niemcy 65 g. 25 m.

Rekord wysokości. Rekord lotów obciążenie użyteczne. Obciążenie 500 kg. (Niemcy): R. Schinzinger na płat. Junkers W. 34 silnik Bristol-Jupiter VII 429 KM. 14 września 9,140 mtr.

Samoloty lekkie 1-a kategorja (2-u siedzeniowe o c. wł. do 400 kg.). Rekord odległości w obwodzie zamk. (Czechosłowacja): mjr. Józef Hermansky i por. Franc. Machacek na płat. Avia BH9. silnik Walter 60 KM. d. 11 lipca—1,500 klm.

Rekord wysokości (Angja); kpt. G. de Havilland i M. de Havilland na płat. Moth DH 606. siln. Gipsy de Havilland 85 KM d. 27 lipca—6,054 mtr.

Klasa C-bis (Hydroplany): Rekor szybkości na odcinku ustalonym (Włochy): mjr. Mario de Bernardi na płat. Macchi 52. silnik Fiat A. S. 3 d. 30 marca—512. 776 klm. godz.

Przynależność państwa zdobytych rekordów przedstawia się następująco:

	ogólna ilość w r.		zdobyte w ciągu r.	
	1927	1928	1927	1928
Stany Zjedn. Am. Półn.	31	30	25	7
Niemcy	23	33	20	18
Francja	25	22	7	2
Włochy	7	6	1	4
Szwajcarja	6	3	6	1
Gzechosłowacja	3	3	3	3
Anglja	2	7	2	5
Węgry	1	2	1	1
Belgja	—	1	—	1
	98	107	65	42

Polskich rekordów nie było.

Pierwszy miesiąc działalności Linji Lotniczych.

Linje Lotnicze Lot., uruchamiając regularną komunikację powietrzną, bezpośrednio po zaprzestaniu pracy przez Towarzystwo „Aerolot" i „Aero", t. j. od 1-go stycznia b. r., wykazały pełną sprawność, gdyż pomimo wybitnie niesprzyjających warunków atmosferycznych, oraz trudności wynikających w związku z uruchomieniem nowych linji, *osiągnęły wyższą regularność*, niż posiadały to rok temu w miesiącu styczniu pracujące wówczas Towarzystwa komunikacji powietrznej w Polsce.

Samoloty L. L. L. w miesiącu styczniu *w 331 lotach, przebiegając przestrzeń 69.550 klm.*, przewiozły *176 pasażerów, 9.017 kg. towarów i 989 kg. poczty.*

W miesiącu bieżącym samoloty kursują na linjach: *Warszawa — Poznań, Warszawa — Katowice — Kraków, Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń, Warszawa — Lwów, Warszawa — Gdańsk* z pełną regularnością i bezpieczeństwem.

Kajuty pasażerskie są ogrzewane, tak, że wewnątrz nich panuje normalna pokojowa temperatura.

Podkreślić się godzi, iż obecnie panujące, nieby wałe od 50 lat, silne mrozy, z którymi przy ogromnych trudnościach, czasami nawet bezskutecznie, walczą koleje, które przerywają połączenia telefoniczne i telegraficzne, nie wywierają ujemnego wpływu na komunikację powietrzną i samoloty obsługujące powietrzne szlaki komunikacyjne ściśle w czasie określonym rozkładem lotów, to jest w przeciągu 2 do 3 godzin

Na samochodzie z r. 1897.

Dwu inżynierów włochów: Gaudenzio Ucelli i loretti Dlio, kończą podróż naokoło Europy, odbytą na jednocylindrowym starym samochodzie Dion Bouton z r. 1897. Podróż ta była skutkiem dużego zakładu, że na samochodzie tym zdołają śmiali kierowcy przebyć 40.000 klm. Podróżnicy objechali już całą Europę i odwiedzili północną Afrykę i Azję Mniejszą. Drogę mieli szczęśliwą, samochód nie zawiódł: jedyna przygoda spotkała ich w Arabji, gdzie byli napadnięci i ograbieni przez konnych rozbójników. Srednia szybkość wynosiła 51 klm. na godzinę. Motor nie uległ ani razu reparacji: karburator z roku 1897 funkcjonował bez zarzutu.

W ślad za polskiemi linjami lotniczemi i Francja również kupuje Fokkery. Pasażerskie Fokkery mają sławę ustaloną, jako jedne z najlepszych maszyn komunikacyjnych. Dobrze więc stało, że brak maszyn polskich został zastąpiony Fokkerem. Jest to rozwiązanie tem lepsze, że Rząd, zakupując zarazem i licencję Fokker'a, podług której maszyny te będą budowane w kraju, przyczynia się poważnie do rozwoju naszego przemysłu lotniczego.

Jest rzeczą godną uwagi, że Francja, posiadająca wprawdzie silny przemysł lotniczy, nie produkująca jednak tak dobrych maszyn pasażerskich, jakiemi są holenderskie Fokker'y, decyduje się na krok analogiczny. Narazie ma być zakupionych 10 maszyn oraz licencja na dalszy ich wyrób w kraju.

Przy sposobności zaznaczamy, że Fokker trzysilnikowy właśnie niedawno pobił w sposób zdecydowany wszystkie dotychczasowe rekordy długości lotu. Mamy na myśli samolot amerykański „Question Mark", który pozostawał w powietrzu 151 godzin bez przerwy! Oczywiście zaopatrywany w paliwo podczas lotu za pośrednictwem drugiego samolotu, ale nie zmienia to faktu, że ten Fokker, dzięki swemu świetnemu, sprzętowi i td., był w stanie latać przez szesć dni bez potrzeby wykonania jakiejkolwiek naprawy.

W pięciu dniach dookoła ziemi.

Nie bylejaką próbę przedsięwziąć zamierza mjr. Goebel zwycięsca rekordowego lotu z Kalifornji do Honolulu, oto w lipcu b. r, zamierza on samolotem dokonać lotu w 5 dniach dookoła ziemi. *Lot przeprowadzony ma być bez żadnego lądowania. Pilot będzie podczas lotu w powietrzu zaopatrywać się w benzynę*, podobnie, jak to robił amerykański samolot „Question Mark". W budowie znajduje się obecnie *14 samolotów, które na oznaczonych z góry stacjach mają dostarczać w powietrzu aparatowi Goebla potrzebnej benzyny.*

Mjr. Goebel zamierza odbyć swój lot dookoła świata wraz z drugim pilotem, który mógłby w razie potrzeby zastąpić go przy kierownicy aparatu, tudzież w towarzystwie jednego pasażera. Odważny pilot zamierza „oblecieć" dookoła ziemi w 125 godzinach, przy szybkości 180 klm. na godzinę.

Naprawa podwozia podczas lotu. Kto wie, czy nie najbardziej odpowiedzialną częścią samolotu jest dzisiaj podwozie. Bo zważmy tylko, że w razie defektu silnika — a jest to rzeczą coraz rzadszą zresztą już teraz, a w bliższej przyszłości tembardziej, silnik można będzie naprawiać podczas lotu — wylądować bezpiecznie zawsze można, w razie zaś zepsucia się podwozia sprawa przedstawia się o wiele gorzej. Na szczęście poważny defekt podwozia jest rzadki. Wypadek taki miał miejsce stosunkowo niedawno w Ameryce.

Na lotnisku w Mills Field pod San Francisco pilot-instruktor Joe Salzman, startując ze swym uczniem, w ostatniej chwili zauważył coś nienormalnego... Zdążył jednak poderwać maszynę i już w powietrzu, po pewnej chwili, zorjentował się w poważnem uszkodzeniu podwozia: prawe koło zwisało bezwładnie!

Na lotnisku zauważono również wypadek i przystąpiono do akcji ratunkowej. Przedewszystkiem znakami zaczęto alarmować lotników o niebezpieczeństwie, a gdy się przekonano, że sami oni o tem dobrze wiedzą (Salzman, oddawszy stery w ręce ucznia, wylazł z maszyny i usadowił się na podwoziu!) spróbowano z drugiego samolotu w locie przerzucić im spadochron. Następnie zawiadomiono ich za pomocą wielkiego napisu, wymalowanego kredą, że motorówki ratunkowe stoją w pogotowiu; aby więc lądowali na morze (lotnisko znajduje się niedaleko wybrzeża), a zostaną natychmiast wyłowieni.

Tymczasem jednak ludzie, obserwujący zdołu samolot, zobaczyli, że Salzman nie nadarmo siedzi na podwoziu: zwisające koło wróciło na miejsce! Salzman wdrapał się z powrotem do maszyny i po kilku minutach wylądował szczęśliwie.

Smiały pilot naprawił uszkodzony przy pomocy narzędzi, kawałków drutów i pasa, które znalazł pod ręką.

Na III-ci Konkurs Awjonetek.

Komisja mająca za zadanie opracowania regulaminu III Konkursu awjonetek na posiedzeniu w dniu 29.I b.r. ustaliła poniżej zamieszczony projekt warunków:

1) Termin konkursu ustala się na wiosnę 1930 r. Uchwała ta została powzięta z tego względu, ażeby dać konstruktorom dostateczny czas dla opracowania projektów, dostosowanych do warunków konkursu, oraz na wykonanie ich w warsztacie. Naznaczając ten dość odległy termin konkursu, Komisja jest zdania, że wpłynie on dodatnio na jakość konstrukcji awjonetek, stających do zawodów.

2) Ustanawia się dwie klasy zawodników, a mianowcie:

a) awjonetki o ciężarze własnym od 280—400 klg.
b) awjonetki o ciężarze własnym do 280 klg.

Awjonetki o ciężarze własnym powyżej 400 klg. do konkursu dopuszczone nie będą.

3) *Współczynnik bezpieczeństwa* ustala się na minimum 5. Ponieważ ten warunek wymaga zgody Ministerswa Komunikacji — Komisja występuje tam z odpowiednim wnioskiem.

4) *Nagrody zdobywają* awjonetki, przyczem w zgłoszeniu przez właściciela winna być wymieniona osoba, upoważniona do podjęcia ewentualnej nagrody.

5) *Wzór do obliczenia ostatecznych wyników* oraz rodzaj prób będą następujące:

$$N \quad K \frac{V \cdot G}{P} + Q$$

gdzie

N — ogolna ilość punktów
K — współczynnik = 0,2
V — szybkość w klm/godz.
G — ciężar użyteczny (załoga spadochrony, benzyna i oliwa, balast. Ten ostatni może być tylko umieszczony w specjalnym bagażniku i ciężar gatunkowy jego nie może przekraczać 0,8).
P — zużycie benzyny i oliwy w klg/100 klm.
Q — ilość punktów, uzyskana z prób i kwalifikacji technicznej,

a) Próba na wysokość.

Awjonetki mają się wnieść na wysokość 1500 mtr, w czasie najkrótszym. Maksymalny czas — 30 minut, za każde pół minuty zyskania na powyższym czasie otrzymuje awjonetka 3 punkty. Za czas 30 minut daje się 0 punktów. Wysokość 1500 mtr. w ciągu 30 minut jest warunkiem eliminacyjnym. O ile za pierwszym razem awjonetka nie osiągnie tej wysokości w przepisanym czasie, to wówczas ma prawo dwukrotnego powtórzenia próby, jednak żadnych punktów nie otrzymuje, a tylko wrazie pomyślnego wyniku próby unika wyeliminowania z konkursu.

b) *Start*:

za 200 mtr. i powyżej — 0 punktów, za każde 10 mtr. poniżej 200 mtr. awjonetka otrzymuje 4 punkty. Warunek maksymalnego startu 200 mtr. jest również eliminacyjnym tak jak w poprzedniej próbie,

c) *Szybkość V* będzie określona dla awjonetek na zasadzie wyniku przelotu na trasie zamkniętej, podobnie jak w drugim konkursie awjonetek,

d) *Raid*, Awjonetki odbyć muszą raid o trasie zamkniętej pomiędzy szeregiem miast. Trasa raidu i ilość etapów będzie określona później. Poszczególne etapy awjonetki mają prawo odbyć w czasie, od godz. 8 do 16 godz. Za każdy odbyty etap liczyć się będzie $\frac{150}{n}$ gdzie n — ogólna ilość etapów. Nie — wykonanie części etapów nie eliminuje awjonetki od udziału w Konkusie. Przewiduje się specjalne nagrody dla załogi za najlepszą szybkość ogólną i na poszczególnych etapach.

e) *Demontaż*. Próba polegać będzie na demontażu awjonetki, przejściu przez bramę o szerokości 3 mtr. wysokości 3,5 mtr. i długości 10 mtr. następnie na zmontowaniu jej i locie. Próba ta odbędzie się na jednym z etapów w czasie raidu. Czas próby nie jest ograniczony. Za wykonanie próby liczone będzie:

Przy udziale 4 ludzi w tem załoga — 10 punktów
Przy udziale samej załogi — 20 punktów
za składane skrzydła — 40 punktów

Próba nie jest eliminacyjną i awjonetki mogą jej nie wykonać.

f) *Klasyfikacja techniczna:*

1) miejsce dla pasażera (ponad) 1 — po 40 punktów
2) urządzenie przeciw-ogniowe — 15 punktów
3) spadochron — 10 punktów
4) rozrusznik — 30 punktów
5) magneto rozruchowe — 10 punktów
6) podwójne sterowanie — 15 punktów
7) Stosunek $\frac{G}{C}$ gdzie G — ciężar użyteczny a C ciężar własny

G/C	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5
Ilość punk.	0	30	60	100	150	200	260	330	420	520	670

g) *Przewidziana jest specjalna próba lotów figurowych* z lądowaniem na punkt przyczem projektowane są nagrody dla pilotów.

h) *Próba lądowania zostaje skasowana.*

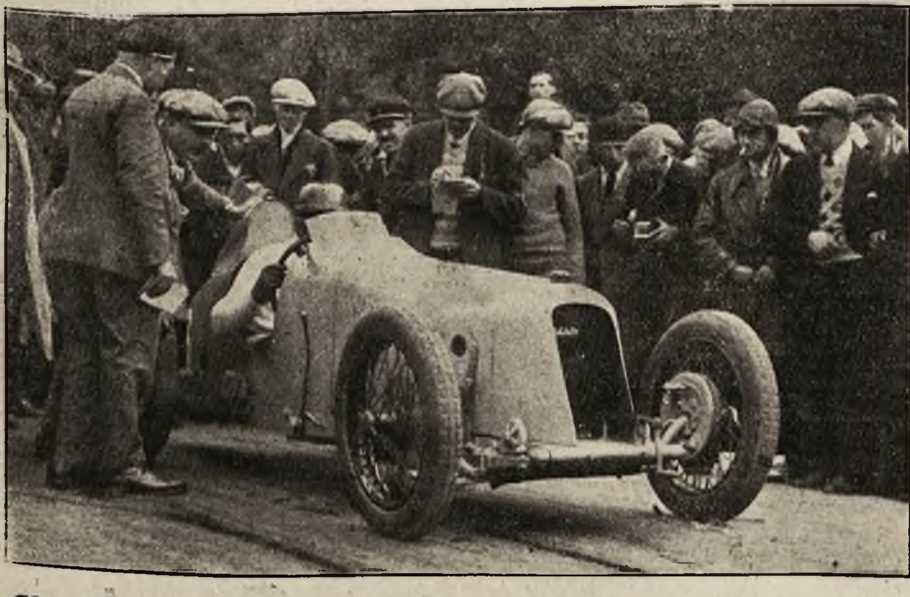
Ogłaszając niniejszy projekt warunków III-go Konkursu awjonetek, Komisja prosi o nadsyłanie przez zainteresowanych swych uwag do dnia 1-go kwietnia r.b. pod adresem Zarządu Głównego L. O. P. P. Nadesłane uwagi będą rozpatrzone w ciągu kwietnia i w numerze majowym „Lotu Polskiego" zostanie ogłoszony ostateczny tekst warunków.

12-miljonony dar narodowy na cele lotnictwa. Na tym obszarze Italji otwarta zostaąl zbiórka funduszów na zakup samolotów i przekazanie ich państwu. Akcja ta spotkała się z pełnem zrozumieniem roli lotnictwa ze strony społeczeństwa włoskiego: zebrano ta drogą 12.297.000 lirów.

Amilcar'y w Polsce.

Znane ze swej dobroci samochody Amilcar nareszcie znalazły się na rynku polskim.

Dotychczas o Amilcarach słyszeliśmy tylko z kronik sportowych. Prawie we wszystkich zawodach międzynarodowych wozy te triumfowały narówni z okrzyczanemi Bugatti i innemi wozami o wybitnie wysokich cenach. Otóż należy zaznaczyć, że Amilcary znane ze swych rekordów zdobywanych corocznie w różnego rodzaju imprezach samochodowych, są również znane we Francji i całej Europie z bardzo przystępnej ceny, pomimo tego że nie są produkcji seryjnej.



Słynny rekordzista Morel w dniu 26 VIII 28 r., w miejscowości Arpajon w czasie międzynarodowych wyścigów pobił rekordy: — na przestrzeni 1 mil. ang. i 1 klm. ze startem z rozbiegu osiągnął 207 klm., oraz na dystansie 1 klm. o starcie z rozbiegu osiągnął 211 klm. Oba rekordy (dotychczas niepobite) ustanowił na samochodzie Amilcar; pierwszy w kat. 1100 ccm., drugi 1500 ccm.

Przedstawicielstwo Amilcara na Polskę i wolne m. Gdańsk otrzymało Tow. „Baltic Levant“ (Warszawa, Długa 23, tel. 157-48), które spodziewa się nadejścia pierwszych transportów w połowie marca b. r. Więc nie długo zaledwie za kilka dni można będzie podziwiać 6 cyl. supersporty i 4 cyl. turystyczne Amilcary. Ich wygląd estetyczny i piękne linje zdobędą napewno uznanie i śród sportsmanów i automobilistów polskich.

Zdawaćby się mogło, że sposób prowadzenia samochodu przez przeciętnego automobilistę nie wywiera żadnego wpływu na system budowy dróg. Tymczasem, inżynierowie w Stanach Zjednoczonych z United States Bureau of Public Roads, obserwując przez cały rok właścicieli samochodów i sposób ich jazdy, doszli do wniosku, że najmniejsza szerokość drogi, gwarantująca bezpieczeństwo przy ruchu samochodowym, powinna wynosić 6 metrów.

Większość automobilistów czuje jakiś nieprzezwyciężony wstręt do jazdy blisko chodników i trzyma się od nich stale w odległości od pół do półtora metra. Natomiast specjalnem powodzeniem cieszy się środek jezdni, wskutek czego kierowca raczej woli zmniejszyć szybkość na widok zbliżającego się pojazdu ze strony przeciwnej, niż jechać bliżej chodnika. Wyliczenia wykazują, iż przy drodze o szerokości 6 mtr. mogą wyminąć się swobodnie nawet duże wozy, natomiast szerokość wynosząca 5,40 mtr. naraża już mijających się na pewne niebezpieczeństwo, właśnie wskutek rozpowszechnionego zwyczaju jeżdżenia środkiem jezdni.

Nie znaczy to, by ideałem była 6-metrowa szerokość drogi. Na głównych traktach szerokość 6 m. jest niedostateczna i utrudnia komunikację, a nawet doprowadza niekiedy do tworzenia się zatorów. Drogi, na których odczuwa się ruch dużych wozów ciężarowych, powinny posiadać szerokość jezdni conajmniej 12 m; taka droga umożliwi jazdę czterem rzędom wozów w czasie wzmożonego ruchu, a w czasie normalnym zapewni zupełnie bezpieczne przejście na drugą stronę jezdni.

„Jazda zimowa“
Krakowskiego Klubu Automobilowego.

W niedzielę odbył się po raz pierwszy w Polsce zimowy raid automobilowy na dystansie Kraków — Zakopane, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy. Wystartowało z Zakopanego 17 samochodów. ukończyło raid 14 maszyn. Trasa była dowolna. Warunki jazdy bardzo ciężkie: mróz dochodził chwilami do 40 stopni.

Wyniki raidu: 1) dr. A. Kwiatkowski na maszynie „Lancia“ — pkt. 2) A. Romer na „Chrysler“ — 187 pkt. 3) Marjan Lanz na „Studebaker“ — 184 pkt. 4) A. Oborski na „Styer“ — 149 pkt. Puhar P. Z. Narciarskiego zdobył dr. Kwiatkowski, nagrodę K. K. A. — Romer. Reszta zawodników którzy zajęli pierwsze miejsca otrzymała również nagrody.

Rozdanie nagród za raid nastąpiło jednocześnie z rozdaniem nagród dla zwycięzców zawodników narciarskich.

Od Redakcji.

Warszawskie kółko modelarzy samolotowych, liczące w gronie swem 50 członków, zwróciło się do redakcji naszej z prośbą o udzielenie Im miejsca na łamach „Autolotu“ do stałego prowadzenia kącika modelisty lotniczego.

Przychylając się do prośby kółka modelarzy i uznając słuszność Ich dążeń do zjednoczenia wysiłków, poczynając od niniejszego numeru stwarzamy nowy dział p. t. „Modelarstwo lotnicze“, a jako wstęp dajemy apel p. Jerzego Płaszajskiego, oraz opis płatowca Caudron C. 101.

Redakcja.

Modelarze!

Nareszcie daną nam jest możność porozumienia się, a tem samem ujednostajnienia swoich myśli i zamierzeń.

Na całym terenie Rzeczypospolitej rozsiana jest wielka ilość modelarni lotniczych, które jednak aprobują tylko modele latające. Natomiast modelarstwo redukcyjne jest bardzo mało uwzględniane.

Wobec tego zajmiemy się głównie modelami redukcyjnemi. W każdym numerze „Autolotu“ podawany będzie plan jakiegoś samolotu i krótki opis budowy. Sam jestem modelarzem i wiem, jak trudno przychodzi na prowincji, a nawet w stolicy zdobycie dobrych planów.

Celem naszym będzie jednocześnie nawiązanie ścisłego kontaktu z modelarzami całej Polski. Dlatego też otwieramy dział p. t. „Modelarstwo lotnicze“ i w miarę możności dawać będziemy jaknajbardziej wyczerpujące wskazówki wszystkim, którzy się do nas o to zwrócą. Chcąc umożliwić modelarzom nawet osobiste porozumiewanie się i otrzymywanie informacji w redakcji „Autolotu“, w każdy wtorek od godz. 18—19; stale będzie przyjmował zainteresowanych jeden z członków naszego kółka. *Jerzy Płaszajski.*

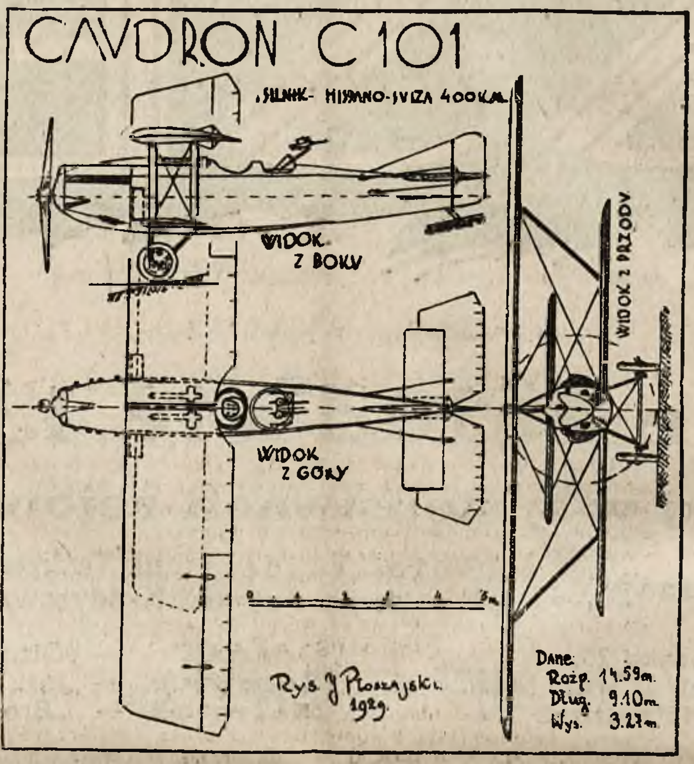
Modelarstwo redukcyjne.

Modelarstwo redukcyjne jest to kopjowanie samolotów w skali. Jakie korzyści można osiągnąć przez modelowanie? Na pierwszym planie: wśród szerokich mas młodzieży wykrystalizowują się talenty i zamiłowania lotnicze. Młodzież poznaje wiedzę lotniczą i zadania samolotów, modelując zaś, poznaje i szczegóły konstrukcyjne.

Dziś już wre rywalizacja wśród modelarzy o stworzenie jak najudatniejszego modelu. Ostatnia wystawa prac modelarstwa lotniczego która odbyła się w gimnazjum im. Królowej Jadwigi w Warszawie, zdołała wykazać dążenia i ambicje młodych adeptów wiedzy lotniczej. Przez modelowanie młodzież również osiąga znaczne postępy w rzemiosłach, a niema większego zadowolenia dla modelarza, jak udatny i efektownie wykonany model. Do wykonania modelu samolotu w skali, który ułatwia zadanie budowy modelu; na zapoczątkowanie dajemy poniższy opis:

Dwupłatowiec — Caudron C 101.

Jest to dwupłat wywiadowczy francuski z silnikiem *Hispano-Suiza* 400 KM. Przed rozpoczęciem budowy modelu przerysujmy plan w skali takiej, w jakiej będziemy robili model. *Skrzydła i kadłub* wykonywujemy z drzewa lipowego lub brzozowego. *Siedzenia* drążymy przy pomocy półokrągłego dłutka rzeźbiarskiego. Skrzydła i stery wycinamy z deseczki i odpowiednio profilujemy. *Caudron* posiada silnik całkowicie zakryty *Maskę modelujemy* z cynfolji. Maszyna wyposażona jest w chłodnice wodne, wysuwane z boków kadłuba.



Montaż uskuteczniamy w następujący sposób: dolne skrzydło przyklejamy do kadłuba przy pomocy *„Certusa“*, lub jakiegoś innego mocnego kleju. Następnie w skrzydłach i kadłubie wiercimy otworki, i pasujemy rozpórki i baldachim. Napuściwszy kleju w otworki, montujemy płat górny. Stery przyklejamy. *Podwozie robimy* na końcu. Kółka najlepiej obstalować u tokarza. *Model lakierujemy* na kolor *„Khaki“*. Znaki najlepiej namalować francuskie, jako że konstrukcja jest francuska. Wykonanie urządzeń wewnętrznych w kabinach i olinkowanie pozostawiam modelarzom, gdyż jest to kwestja wprawy. *Maszyna wyposażona jest* w cztery karabiny maszynowe, dwa strzelające przez śmigło i dwa równoległe dla obserwatora, oraz przyrząd do rzucania bomb.

Nominacja Lindbergh'a.

Słynny lotnik amerykański Charles Lindbergh mianowany został doradcą technicznym działu aeronautyki przy Departamencie Handlu St. Zjedn.

Odpowiedzi Redakcji:

P. **Z. Wasilewski**—Stanisławów. Odpowiedź na list Pański, otrzyma Pan w nr. 10 naszego tygodnika.

P. **S. K.** — Tarnopol. Artykułu nie umieścimy, temat ten poruszaliśmy niejednokrotnie.

P. **A. M.** Regularne nadsyłanie jest konieczne.

P. **B. Niedźwiedzki** — Z jakiego źródła pochodzą Pańskie wiadomości. Artykuł ma cechy anonimu.

„Ekspert“ — Sprawy omawiane od m. września ub.r. czytelnikom „Autolotu“ załatwia p. inż W. Rychter, jak również udzielanie fachowych porad.

P. **Jakimowicz** — Lwów—Politechnika. Czekamy na przyrzeczony materjał.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 70 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 50 gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata kwartalna „Autolotu“ 3.50 zł., półroczna 7 zł., roczna 14 zł. Zagranicą 24 zł. 50 gr. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna“, Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80. Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ